

# Pedestres e espaço público: uma questão social no meio urbano contemporâneo - o caso de Porto Alegre

Clara Natalia  
Steigleder  
Walter

Mestranda em So-  
ciologia da UFRS.

**Palavras-chave:**  
Cidade; Espaço  
Público; Pedestres;  
Desigualdade.

**Key Words:**  
City; Public Space;  
Pedestrian; Ine-  
quality

**RESUMO:** Este artigo analisa a interação das pessoas no espaço público de circulação da cidade e as representações sociais que orientam suas condutas. O modelo de transporte prioritário no Brasil é o automóvel e o ambiente construído para atender este tipo de deslocamento produz uma relação de desigualdade na ocupação dos espaços, excluindo a maioria da população pedestre de uma mobilidade segura. A partir da pesquisa realizada em Porto Alegre pode-se inferir que as representações sociais dos pedestres sobre o trânsito são influenciadas pelo simbolismo do automóvel, ocorrendo a reafirmação em suas representações da dimensão da desigualdade social no uso do espaço público. A construção da mobilidade segura, relevante para o desenvolvimento das cidades, requer mudanças na percepção dos atores que usufruem de forma diferenciada e desigual do espaço público.

**ABSTRACT:** This assignment analyses the interaction that is established between citizens and public space and the social representation of each citizen in the same public space. The private vehicle is the most usual transport's option in Brazil. In consequence, there is an unequal relation in the space occupation, where pedestrians are excluded of safe mobility. Before the research applied in Porto Alegre city, it can say pedestrian's social representations about city's traffic are strongly influenced by vehicle symbolism. Therefore, the social inequality in the public space is reaffirmed on the social representations of these social actors. In fact, the safe mobility discussion, which is essential for city's sustainability, which requires the perception change of each actor that utilize the public space in an unequal and differentiated way.

## Introdução

O tema da mobilidade urbana desperta, hoje, a atenção de profissionais e estudiosos de diferentes áreas na busca de soluções e alternativas para os problemas relacionados à circulação nas cidades. O aumento do número de veículos no espaço urbano, a necessidade de adequar a estrutura viária, a poluição causada pela emissão dos gases provocada pela queima de combustível, os mecanismos de fiscalização e a legislação específica são algumas das discussões mais prementes. Outra dimensão que ocupa a centralidade quando se pensa em mobilidade é a redução do alto número de mortes e acidentes. As discussões propostas buscam a construção de uma circulação mais adequada às necessidades das populações urbanas, com redução dos custos sociais e dos danos ambientais. Um dos maiores desafios, contudo, é possibilitar a segurança das pessoas no que tange ao seu deslocamento no espaço físico das cidades, já que o número de mortos e feridos em acidentes de trânsito encontra-se entre os problemas mais preocupantes de todos, pois é quando a pessoa, o cidadão, surge como a vítima ou agente do sistema.

Este trabalho partiu da premissa de que as Ciências Sociais devem ser desafiadas a contribuir para ampliar a compreensão de como acontecem

as relações sociais no trânsito e os conflitos decorrentes destas relações, e também as escolhas, aparentemente individuais, sobre o modo como as pessoas vão se deslocar e as consequências provenientes destas escolhas. Ampliar esta compreensão possibilitará a elaboração e execução de políticas públicas, principalmente na área da educação para o trânsito, que devolvam ao cidadão o direito de exercer sua condição primeira de deslocamento: a condição de pedestre e, também, valorizar o transporte público como aquele que sustenta este direito e possibilita a construção de uma mobilidade sustentável.

O trânsito se tornou, no Brasil, um dos principais problemas a partir do século XX, quando o crescimento das cidades passou a afetar a vida de milhares de pessoas que vivem no meio urbano. O aumento do número de deslocamentos, congestionamentos, barulho, acidentes e a poluição passam a afetar sensivelmente a qualidade de vida dos habitantes das cidades. A rápida urbanização do país, acentuada a partir da segunda metade do século passado, gerou aglomerados urbanos que concentraram atividades relacionadas ao trabalho, à educação, à cultura e ao lazer, alterando o traçado viário e demandando sistemas de transporte mais eficientes.

Nem sempre o planejamento urbano acompanhou esse crescimento. Atualmente, cresce em

torno de 20% o número de veículos que passam a circular anualmente nos grandes centros urbanos. Dados do Ministério das Cidades apontam para uma frota de aproximadamente 36 milhões, sendo que 70% está concentrada nas regiões sul e sudeste (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004, p. 14). A produção de automóveis corresponde a 80% da produção da indústria automobilística, a maior parte para o mercado interno. Esse estímulo à cultura do automóvel tem origem no modelo de desenvolvimento adotado a partir da década de 1960, no Governo Juscelino Kubitschek. A partir daí as cidades tornaram-se, de acordo com Vasconcellos (1998, p.20) "cada vez mais o habitat do veículo e o anti-habitat do homem".

### Espaço público Urbano e circulação desigual

Planejar o meio urbano, e quando se pensa em trânsito, o espaço público de circulação, de modo a equacionar acessibilidade, fluidez e segurança viária, tem sido tarefa difícil para os gestores públicos, uma vez que a velocidade dos diferentes elementos constituintes de uma cidade aumentou significativamente no século anterior. Na cidade contemporânea,

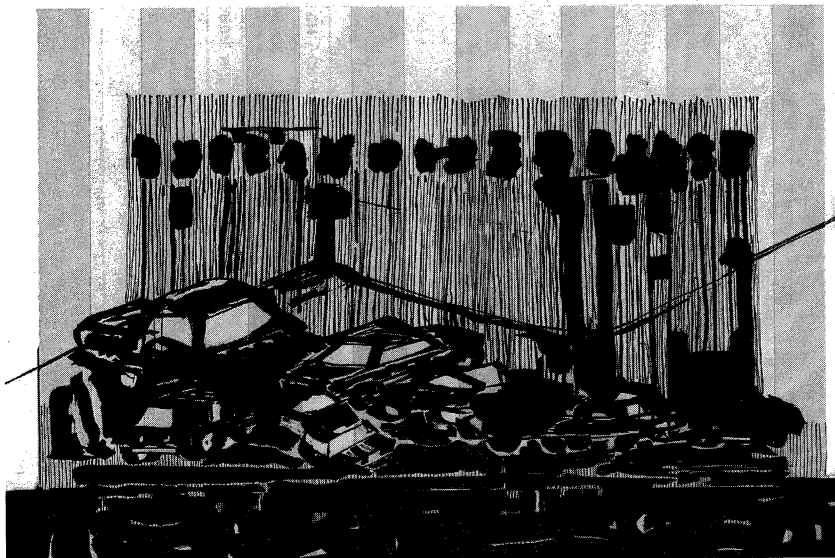
*"não há mais muralhas, ao contrário da cidade antiga, a metrópole contemporânea se estende ao infinito, não circunscreve nada senão sua potência devoradora de expansão e circulação. Ao contrário da cidade antiga, fechada e vigiada para defender-se de inimigos internos e externos, a cidade contemporânea se caracteriza pela velocidade da circulação. São fluxos de mercadorias, pessoas e capital em ritmo cada vez mais acelerado, rompendo barreiras, subjogando territórios"* (ROLNIK, s.d., p. 10).

Para compreender como está constituído o espaço urbano contemporâneo ganham relevân-

cia os conceitos de espaço público e racionalidade da ação desenvolvidos por Habermas. O espaço de circulação é em parte, um espaço estratégica e tecnicamente planejado, no qual o indivíduo está submetido a determinadas regras que orientam suas práticas, mas que também pode ser o espaço dos encontros espontâneos e do desenvolvimento de uma razão voltado para o entendimento com o outro, que reforce e ou questione as regras pré-estabelecidas. Relacionar estas duas dimensões possibilita pensar dialeticamente ação e estrutura, mundo da vida e mundo sistêmico, uma vez que as práticas sociais que poderiam ser espontâneas ocorrem num espaço que é anteriormente planejado e ordenado para ser um espaço público.

Para Habermas, o espaço público é o espaço por excelência do agir comunicativo, "o domínio historicamente constituído da controvérsia democrática e do uso livre e público da razão" (SERPA, 2007, p. 16). O espaço pelo qual as pessoas circulam é regido por um sistema de leis e normas e passa a ser a expressão das práticas individuais dentro de um universo forçosamente plural, que vai depender para efetivamente ser público da permanente afirmação do contrato social que o funda (GOMES, 2001, p. 166). Assim, compreender o que é o espaço público urbano passa por "relacionar as dimensões políticas e sociais de uma esfera pública urbana é os aspectos formais e estruturais dos espaços públicos 'concretos'" (SERPA, 2007, p. 15).

Uma vez que os dados de acidentes de trânsito mostram um tensionamento crescente no uso do espaço de circulação urbano, é possível pensar que existem fronteiras visíveis e invisíveis construídas tacitamente pela interação entre os indivíduos e pela forma como o espaço público está organizado que impedem o entendimento através do uso da razão. Esta seria uma das dimensões do fazer cotidiano das pessoas que passam a viver num "ambiente construído" despojado de forma estética. O processo de mercantilização do espaço confunde o meio físico com o sistema produtivo capitalista e as ações dos indivíduos passam a



estar direcionadas para fins instrumentais (GIDDENS, 1984). Desta forma, dimensões do mundo sistêmico, como as da esfera do trabalho e dos negócios penetram em aspectos da vida privada dos indivíduos e estes acabam encontrando-se artificialmente no espaço público, “a comunicação – pública - perde em coerência e dissolve-se em estereótipos para o consumo individual” (PRADO JR. *apud* SERPA, p. 17). Para Habermas, os diferentes modos de racionalidade estão incorporados concretamente na vida social e cultural, levando muitas vezes a uma assimilação da razão instrumental como a única forma de racionalidade possível (BOUFLEUER, 2001, p. 14).

É possível pensar que nas relações de ocupação do espaço público de circulação, está presente uma racionalidade ligada ao mundo da técnica e do mercado, que faz com as pessoas orientem suas práticas a partir da predominância que o automóvel possui na sociedade. Uma minoria utiliza carro no Brasil, em torno de 20%, mas a ocupação do espaço público é de em torno de 70%. Esta ocupação não é apenas física, mas simbólica, e está relacionada com a força que o automóvel possui no imaginário social. Uma das dimensões a ser analisada para pensar a constituição dessas fronteiras é o processo de mercantilização das cidades e a massificação do automóvel, que estabeleceram um tipo de organização societária que primou pelo esvaziamento do conteúdo humano. Para Lefebvre, a partir do desenvolvimento do capitalismo ocorreu a predominância da “prosa do mundo”, dada pela primazia do poder econômico, do instrumental e do técnico, envolvendo tudo e todos (GIDDENS, 1984). Esta “prosa do mundo” influencia, inclusive,

*“A força do automóvel [que] é tão grande que ele consegue tomar o lugar das pessoas nas mentes delas próprias. [...] Se você parar com um amigo junto a um cruzamento do qual um veículo se aproxima e perguntar-lhe o que vem vindo lá na frente, ele responderá: “um automóvel”. No entanto, o que vem vindo não é um automóvel, é uma pessoa, um ser humano “vestido” de automóvel”* (VASCONCELLOS, 1998, p. 20).

A simbologia que reveste o automóvel, aliada ao processo de mercantilização das cidades e da expansão da sociedade de consumo, produziu no imaginário dos indivíduos a idéia de que este meio de transporte é o “tipo ideal”, substituindo de certa forma o conceito de circulação – que pode ser realizada de vários modos, como o andar a pé, de bicicleta, de ônibus etc – pelo deslocamento de automóvel. A representação simbólica do automóvel constitui-se no imaginário das pessoas, no início do século XX, sob a égide da modernidade. Essa transformação do Brasil num país moderno significou a valorização e a primazia deste modo de transporte, como um processo civilizatório pelo qual passava o mundo, e que foi acompanhado de

uma transformação no planejamento e na organização do espaço urbano (SÁVIO, 2002, p. 19). O simbolismo que acompanha o automóvel e que possibilita a sua reprodução, passa a determinar um estilo de vida social no qual os símbolos da modernidade passam a substituir o espaço que antes era das relações espontâneas.

O espaço público torna-se cada vez mais um espaço de passagem para as classes médias e altas, tanto pela prioridade dada à mobilidade por automóvel, como pela própria deterioração dos equipamentos urbanos que poderiam contribuir para seduzir as pessoas ao seu uso. Para as classes de baixa renda, é o espaço de ganhar o pão de todo dia, deslocando-se a pé ou de transporte público, abrindo mão de seu justo tempo de descanso em horas destinadas ao seu deslocamento casa-trabalho-casa. Desta forma, o espaço de circulação tem se tornado cada vez mais hostil para o pedestre (DUHAU, 2001, p. 59), segregando a maioria e constituindo-se como um espaço cada vez menos público, uma vez que está predominantemente colonizado pela razão instrumental decorrente do poder da máquina.

Boufleuer vai dizer que houve um desenvolvimento desigual entre a idéia de emancipação do homem a partir do domínio da natureza e o desenvolvimento da técnica, uma vez que “os homens obtiveram um grande domínio tecnológico sobre a natureza, mas não souberam encaminhar devidamente os problemas da convivência, da ética e da justiça social; a razão técnico-instrumental floresceu e subjuguou a razão prática” (2001, p. 13). Para Habermas, a razão instrumental atua no controle e na manipulação dos processos que envolvem questões materiais do mundo da vida. “Os indivíduos socializados, ao intervirem no mundo para garantirem sua sobrevivência material, estabelecem entre si conexões funcionais que se regem por mecanismos sistêmicos”. Dessa forma, a sociedade estaria formada por dois tipos de integração: uma social mediada por um consenso normativo e uma sistêmica, baseada em conexões funcionais (BOUFLEUER, 2001, p. 15-16). Entretanto, Habermas chama a atenção para as mudanças que vem ocorrendo no mundo social contemporâneo e que estariam produzindo o que ele chama de “patologias”, derivadas da colonização do mundo vivido pelo mundo sistêmico. Os dois mundos estão sempre interpenetrando-se, mas quando “a ação instrumental vai invadindo os espaços do mundo vivido, desalojando e expulsando a ação comunicativa do seu habitat natural”, compromete a comunicação e a interação voltada para o entendimento (FREITAG, p. 239). A “experiência” cotidiana do mundo da vida deixa de ser espontânea e a técnica passa a dominar as relações sociais.

*“El perfeccionamiento de las técnicas de comunicación y tránsito tiene una importancia muy distinta para el cambio a largo plazo del horizonte de nuestra experiencia cotidiana. Los viajeros que emplearon, en 1830, los primeros ferrocarriles habían*

*narrado ya sus nuevas percepciones del espacio y el tiempo. En el siglo XX, el automóvil y la aviación civil aceleraron todavía más el tráfico de personas y el transporte de bienes de consumo y redujeron también –de modo subjetivo– las distancias” (HABERMAS, 1998, p.5)*

A racionalidade presente numa ação está relacionada à capacidade dos indivíduos de agir sobre a natureza e de interagir simbolicamente. Para Habermas, numa perspectiva crítica, enfrentar as patologias sociais significa contemplar como parâmetro desse enfrentamento a razão comunicativa. É somente a partir dela e da construção de espaços nos quais ela possa acontecer que poderá ser freada a colonização do mundo da vida pela razão instrumental. “A ordem do dia consiste em preservar e ampliar os espaços nos quais a razão comunicativa pode ser cultivada, delimitando-se claramente os espaços da razão instrumental” (FREITAG *apud* BOUFLEUER, 2001, p. 17)

Pensando nos discursos práticos que acontecem no uso do espaço de circulação, qual a importância que adquire a aplicação dos princípios U e D, desenvolvidos por Habermas, como forma de frear a colonização deste espaço pela razão instrumental? O princípio U implica em que “uma norma questionada pelos participantes de um discurso prático somente pode obter a aceitação de todos quando as conseqüências e os efeitos colaterais produzidos pela observância geral da norma são aceitos sem coação por cada um dos participantes”. Pelo princípio D “somente poderão aspirar à validade as normas que obtiveram (ou poderão obter) a aceitação de todos os atingidos, compreendidos como participantes de um discurso prático”. (HABERMAS *apud* FREITAG, p. 246).

Considerando estes dois princípios, é possível pensar que no uso do espaço público de circulação a condição de deslocamento universalizante seria a de pedestre, uma vez que é a condição primeira de deslocamento e é a partir dela que se dá a possibilidade de uma interação maior entre os indivíduos e destes com o espaço. Interações também acontecem quando as pessoas utilizam meios de transporte, principalmente os coletivos. É no uso do transporte individual que ficam mais restringidas as possibilidades de interações entre os indivíduos e destes com os espaços pelos quais se deslocam.

Construir um consenso sobre a aplicação destes princípios no trânsito implicaria, portanto, em colocar em prática o conceito de mobilidade urbana que tem como um de seus pilares o acesso universal à cidade. Também em delimitar a ocupação do espaço urbano pela razão instrumental, promovendo a ocorrência de espaços nos quais possa ser discutida, por exemplo, a implantação de empreendimentos imobiliários com a devida análise do impacto que estes terão nos deslocamentos das pessoas e nas possibilidades de interações sociais nestes locais.

Valorizar o espaço público é valorizar a possibilidade de que ocorra a ação comunicativa,

*“que é mais rica, mais complexa e abrangente, porque permite que o indivíduo se situe no mundo, com o qual interage. É no interior de processos interativos, voltados para o entendimento, para a autocompreensão, para a compreensão dos outros, que se constitui o indivíduo, o sujeito consciente de si e de suas ações, responsável pelo que faz, incluindo-se os efeitos desejados e indesejados de sua ação.” (FREITAG, p.240)*

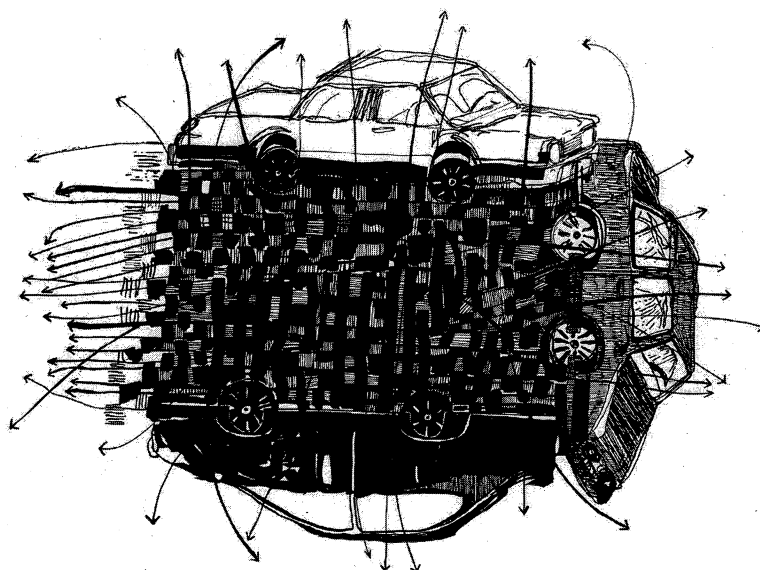
Ainda, a importância da valorização da ação comunicativa e dos processos interativos está na possibilidade de construção cada vez maior da individualização pela qual o sujeito para ser competente deve passar, uma vez que “somente atores competentes, isto é, dotados de identidade própria, senhores de um Eu autônomo, seriam capazes de entrar em situações dialógicas ideais nos processos argumentativos que saem da comunicação cotidiana para ingressar no que Habermas chama de discurso. (Idem)

## Contexto Social: A mobilidade em Porto Alegre

O crescimento da cidade condiciona e é condicionado pelas possibilidades da infra-estrutura de transportes e circulação. Através dela a cidade se expande e as regiões se consolidam como vocacionadas a determinadas atividades, sejam comerciais, industriais, de serviços ou residenciais. Essa malha física permite interações específicas do indivíduo com a cidade, com os outros e consigo mesmo, pois altera as percepções do espaço social, cria e restringe novas possibilidades de construção de redes de sociabilidade e de relações. Esse complexo conjunto de possibilidades de deslocamento no espaço da cidade tem sido denominado mobilidade urbana. A mobilidade urbana congrega os equipamentos, infra-estrutura de transporte, comunicação, circulação e distribuição, tanto de objetos quanto de pessoas, que participam efetivamente das possibilidades de desenvolvimento de uma cidade (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004).

Em Porto Alegre, local onde foi realizada esta pesquisa, a evolução do traçado viário da cidade mostra o impacto do crescimento da população e o aumento da frota de veículos a partir da década de 1950, apontando para a necessidade de descentralizar a cidade, gerando novos pólos de serviços, consumo e atividades de trabalho, cultura e lazer. O desenvolvimento urbano provocou a criação das vias transversais, com a função de alimentar os eixos principais de acesso ao centro da cidade. Com o passar do tempo, o problema da saturação das vias acabou sendo reproduzido, também, nas áreas periféricas, principalmente pelo maior acesso ao transporte individual (EPTC, 2001).

Compreendendo a necessidade de construir alternativas para uma melhor circulação foi elaborado um novo Plano Diretor, na década de 1990, no qual questões como a qualidade de vida e respeito ao meio-ambiente foram apontadas como



prioritárias nas ações a serem planejadas e implementadas na área de transporte e mobilidade urbana pelo poder público municipal. Desta discussão resultou o 2º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental – PDDUA, incluindo o Plano Setorial de Transporte Coletivo, que visava adequar o dimensionamento dos serviços, uma vez que a sua qualidade e eficiência estão relacionadas às possibilidades de acesso à cidade e respeito ao meio ambiente.

Analisando as políticas municipais de trânsito e de transporte implantadas em Porto Alegre, ao longo dos últimos anos, e a qualidade do sistema de transporte público, pode-se afirmar que houve um esforço para democratizar o acesso ao espaço público, permitindo maior acessibilidade ao serviço pela maioria da população da periferia, que utiliza o ônibus como meio de transporte principal. No entanto, isto não garantiu que o direito de andar a pé, de bicicleta ou outras formas alternativas de deslocamento pudessem ser realizadas com segurança e respeito. Com uma população de 1,4 milhão de habitantes e uma frota de aproximadamente 600 mil veículos (quase um veículo para cada dois habitantes), percebe-se que, a exemplo do que acontece em outros centros urbanos, uma parcela menor da população que utiliza o meio de transporte particular, efetivamente possui melhores condições de deslocamento, aqui com maiores investimentos públicos em infraestrutura e segurança no trânsito.

O transporte público, que inclui ônibus, táxis e lotações, registra uma frota em torno de 5 mil veículos. Desses, 2 mil são ônibus que realizam 1,2 milhão de viagens por dia. Uma revisão rápida dessa estatística nos leva a inferir que mais da metade da população é pedestre e/ou usuária de transporte público e se desloca em apenas 2 mil veículos (EPTC, 2004).

A desigualdade no uso do espaço público também fica clara quando analisamos a questão dos investimentos públicos na área da mobilidade urbana. Dados do Sistema de Informações de Transporte e Trânsito Urbanos (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2003) mostram que o custo estimado de

operação e manutenção da infra-estrutura para o transporte individual nesse ano era de 66,2 bilhões, enquanto que o de transporte público era de 14 bilhões. Assim, os mais pobres subsidiam o deslocamento dos mais ricos uma vez que esta é a opção política para as nossas cidades, pois cresce a necessidade de alargamento de vias, ocupação de áreas verdes para estacionamento, estreitamento de calçadas, obras, enfim, uma série de intervenções que têm como único objetivo sustentar a mobilidade de um modo de transporte insustentável.

Percebe-se que, na prática, o meio de transporte indica uma determinada posição hierárquica no sistema de relações sociais que permeia a circulação no espaço. Dessa forma, o pedestre representa um cidadão de "segunda classe": mesmo nos poucos metros destinados à sua travessia nas vias, agradece se um condutor lhe ceder o espaço que as convenções legais lhe garantem ser prioritário (VASCONCELLOS, 1998). Esta relação passa a ser a representação de um fenômeno típico das sociedades capitalistas modernas, onde o culto à mercadoria, e no caso, ao automóvel, está ligado aos sentimentos de conquista pessoal e a determinado estilo de vida.

## Resultados preliminares

A partir de pesquisa realizada em Porto Alegre, foram construídos indicadores quantitativos que possibilitaram um conhecimento mais amplo e abrangente sobre as causas dos acidentes de trânsito, principalmente envolvendo pedestres. Ao mesmo tempo, foram coletados e analisados dados que viessem a servir de subsídio na formulação de políticas públicas nessa área.

Outra dimensão presente na pesquisa foi a de compreender melhor as orientações subjetivas dos pedestres quando interagem no trânsito. Assim, optou-se por trabalhar com o conceito de representações sociais, na perspectiva adotada pela psicologia social, por entender que ele favorece o desvendar dos mecanismos de funcionamento da elaboração social do real por parte

dos indivíduos, tornando-se fundamental no estudo das idéias e condutas sociais. A noção de representações sociais é utilizada pela psicologia social para entender a relação indivíduo e sociedade e tem como base a teoria das representações coletivas, desenvolvida por Durkheim. As condutas individuais, construídas a partir da linguagem presente no campo social, saem do plano da consciência individual e podem ser analisadas à luz das representações sociais que orientam a conduta das pessoas neste espaço construído.

O trânsito, por possuir uma linguagem própria, possibilita ao indivíduo, desde seus primeiros deslocamentos, mesmo quando acompanhado de um adulto, apropriar-se desta linguagem e construir um conhecimento que lhe permite mais tarde deslocar-se com competência no espaço público. Assim, este tipo de conhecimento faz parte de seu cotidiano e permite-lhe agir e interagir no trânsito, constituindo uma relação social mediada por um tipo específico de linguagem – semáforos, cores, placas, sinais etc. Por isso, é importante compreender as dimensões subjetivas do comportamento no espaço urbano que tem levado tantas pessoas a se envolverem nos chamados acidentes de trânsito.

A pesquisa foi realizada, inicialmente, com pedestres sem Carteira de Habilitação, pois houve a preocupação em entrevistar pessoas que não tivessem tido contato com a educação para o trânsito formal, ministrada nos Centros de Formação de Condutores. Desta forma, sua percepção estaria mais vinculada à vivência cotidiana do que ao conteúdo formal específico sobre trânsito. Para a constituição da amostra, os parâmetros considerados foram: idade, renda, grau de escolaridade, utilização de ônibus ou lotação como meio de transporte e os locais por onde circula com mais frequência. Considerando que a população desta pesquisa se constituiu de pessoas que circulam no espaço público, o que impossibilitaria uma amostragem probabilística, optou-se pela amostra não probabilística ao acaso, com a realização da coleta de dados em locais de grande fluxo de pedestres. A amostra da pesquisa foi constituída por 50% de pessoas do sexo masculino e 50% do sexo feminino. Considerando-se, ainda, que os interesses e as necessidades de inserção no trânsito variam conforme a idade, foram definidas duas faixas etárias: de 18 a 30 anos, que compôs 80% da amostra; e de 31 a 45 anos, os 20% restantes.

As perguntas realizadas buscaram verificar, primeiro, se o trânsito era visto como um problema para os entrevistados, com o objetivo de captar sua percepção acerca de uma visão mais ampla sobre o mesmo e que não estivesse diretamente relacionada aos problemas enfrentados pelos motoristas em geral, como congestionamentos, stress etc. A intenção foi verificar se, na condição de pedestres e usuários de transporte coletivo, os entrevistados apresentavam representações sobre os chamados "problemas do trânsito" diferentes das percepções dos motoristas. Isso porque se pressupôs que as questões

que envolvem o cotidiano dos seus deslocamentos como pedestres estariam relacionadas às dificuldades encontradas durante as travessias, à impaciência em aguardar o tempo do semáforo de botoeira<sup>1</sup>, às questões relativas ao atendimento do transporte coletivo, entre outras.

Buscando apreender como os pedestres percebem a importância de cumprir as normas e regras de trânsito que dizem respeito à sua condição, foram realizadas perguntas relativas à forma de sua inserção no trânsito, solicitando que citassem uma norma qualquer de trânsito. A norma citada, na maioria das vezes, foi não ultrapassar o sinal vermelho, o que demonstra uma possível orientação dos pedestres a partir da condição de motorista.

A partir da realização destas entrevistas foi considerado importante comparar as respostas do segmento "apenas pedestre" com o segmento "pedestre/ motorista". As perguntas foram as mesmas, com exceção de que, em relação ao respeito às leis e normas, esta pergunta abarcou sua condição de motorista e de pedestre. A inclusão deste segmento objetivou comparar se as representações que os pedestres fazem do trânsito assemelham-se àquelas que orientam o motorista, principalmente nas questões relativas às causas dos acidentes, às normas de trânsito e aos fatores que fazem o trânsito constituir-se em um problema.

Quando perguntado se o trânsito se constitui como problema no seu deslocamento, os dados coletados mostram inicialmente que há diferenças entre as representações sociais do pedestre com Carteira de Habilitação, daquele pedestre que não possui a habilitação. Para a maioria dos primeiros, o trânsito constitui-se em problema (67%), enquanto que para a maioria dos segundos, não (42%). Tal diferença se justifica pelo fato de os pedestres associarem os problemas do trânsito aos congestionamentos e não às dificuldades encontradas na sua condição de deslocamento, a exemplo do tempo de travessia, poucos locais apropriados para realizá-las com segurança etc. Também em relação ao tempo de travessia das vias, 37% dos motoristas/pedestres considera insuficiente e apenas 21% dos pedestres sem habilitação considera insuficiente. Ou seja, o dado reforça a pouca relação de pertencimento que o pedestre tem ao sistema de trânsito, ao não perceber que o tempo de travessia na maioria dos locais é em média quatro vezes menor que o tempo oferecido para quem se desloca de automóvel, sendo que a espera pelo sinal verde para pedestre, muitas vezes, não é respeitada pelos mesmos.

Ao serem perguntados sobre o porquê de considerarem o trânsito como um problema ou não, verificaram-se respostas como "os motoristas são desatentos, demoram muito para avançar no sinal e atrasam o trânsito", "as ruas são mal planejadas" ou, ainda, "com exceção de alguns motoristas e lugares que tem congestionamentos em horário de pico, o trânsito é bom". As observações de pedestres com e sem Carteira de Ha-

<sup>1</sup> Dispositivo que é acionado pelo pedestre para solicitar o tempo de travessia, que é pré-estabelecido na programação do equipamento controlador do semáforo.

bilitação estiveram em sua maioria relacionadas às mesmas questões. Mais uma vez, percebe-se que este tipo de percepção da realidade do sistema de trânsito e da forma como está organizada a mobilidade urbana não parte de uma condição de pedestre, mas, sim, reproduz o que normalmente é tido como problemático pelos condutores.

Outro dado significativo foi apresentado nas respostas sobre as causas dos acidentes de trânsito. Os pedestres sem habilitação, em sua maioria e segundo a pesquisa, consideram a imprudência dos motoristas como a principal causa, transferindo a responsabilidade para o condutor, uma vez que as relações causais estabelecidas obedeceram a seguinte lógica: em primeiro lugar, exceder o limite de velocidade, em segundo, ultrapassar o sinal vermelho e, somente em terceiro e quarto, atravessar fora da faixa de segurança e no sinal vermelho.

Estas percepções mostram a possível naturalização dos conflitos/acidentes de trânsito, uma vez que são considerados intrínsecos ao funcionamento do mesmo. O pedestre, ao reproduzir o conflito como sendo natural – porque a máquina automóvel “pode matar e mata” – transfere a responsabilidade para o condutor, ou melhor, para a máquina, e se percebe como a grande vítima no trânsito. Ou seja, há uma invisibilidade do conflito social presente na forma como está organizado o espaço público de circulação e nas práticas cotidianas das pessoas no seu uso. Essas práticas podem estar conformando um tipo de segregação urbana móvel que estaria presente na origem dos acidentes de trânsito, principalmente nos atropelamentos.

A idéia de uma segregação urbana móvel provém da forma como o espaço da cidade é utilizado pelas pessoas nas diferentes condições estabelecidas entre o ator social e o meio urbano. Pode-se afirmar que o automóvel provocou diversas mudanças nas práticas urbanas, entre elas determinou uma ocupação diferenciada do espaço

público. Para as classes médias e altas, este espaço torna-se cada vez mais espaço de passagem e para as classes baixas de ganhar o pão de todo dia, seja deslocando-se a pé ou de transporte público, seja ocupando-o com o comércio ambulante. O poder público, por sua vez, contribui para que o espaço de circulação se torne um espaço hostil para o pedestre, uma vez que prioriza o automóvel nos investimentos públicos.

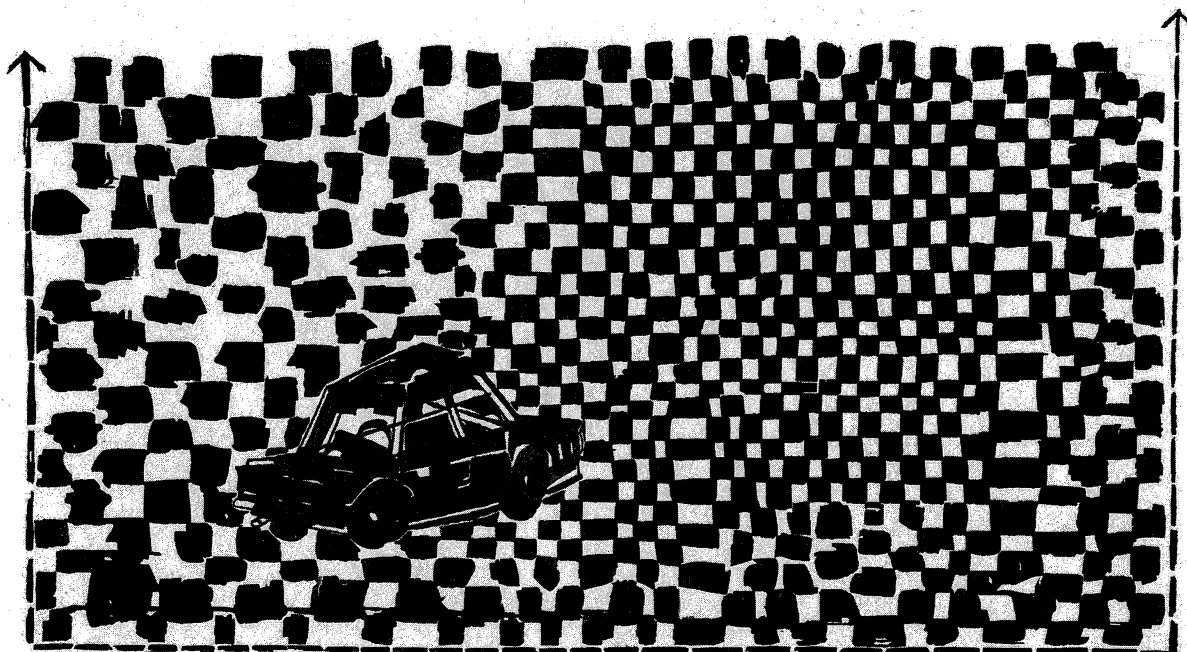
Os dados coletados na pesquisa realizada em Porto Alegre indicam que as representações sociais das pessoas sobre o que é o trânsito e sua participação nele refletem a centralidade do automóvel na ocupação do espaço urbano de circulação. O espaço público de circulação, na forma como está organizado, determinou a construção deste tipo de representação social.

*“As representações são fenômenos sociais que têm de ser entendidos a partir do seu contexto de produção, isto é, a partir das funções simbólicas e ideológicas a que servem e das formas de comunicação onde circulam” (ALEXANDRE, 2004, p. 131).*

Conclui-se, preliminarmente, que a desigualdade social no uso do espaço público é reafirmada nas representações sociais daqueles que interagem cotidianamente nesse espaço, inclusive dentre aqueles que são as principais vítimas dessa desigualdade.

## Um desafio para as Ciências Sociais

A importância das pessoas cumprirem as leis e os reflexos do seu descumprimento tem sido preocupação de diversos autores, como Antônio Cícero, que aponta esse fator como responsável pelos altos índices de morte no país. O autor chama a atenção para a relação existente entre as infrações



de trânsito e a ocupação privada do espaço público por uma parcela da população que se acredita com mais direitos que os restantes. Para ele,

*"o sentido do direito é garantir a liberdade de cada um na medida em que ela pode coexistir com a liberdade de qualquer outro segundo uma lei geral, pode dizer-se sem exagero que a sociedade que não é capaz de respeitar efetivamente suas próprias leis de trânsito não chega a ser uma sociedade de seres humanos livres"* (CÍCERO, 1995, p.206).

No Brasil, o motorista julga-se com muito mais direito à circulação que os demais atores participantes do trânsito. Isto tem estreita ligação com as características autoritárias da sociedade e a falta de conscientização sobre os direitos do cidadão, que faz com que os motoristas ocupem o espaço viário com violência. Do outro lado, e complementarmente, o processo se confirma: o pedestre se submete naturalmente, aceita a prioridade imposta pelos motoristas (VASCONCELLOS, 1998).

Uma primeira perspectiva para pensar-se a questão dos acidentes de trânsito estaria relacionada à visão teórica tradicional, segundo a qual os acidentes seriam considerados anomalias de um sistema harmônico de circulação. Este estudo adota uma perspectiva de análise crítica, que parta do reconhecimento da existência de conflitos nas relações de uso do espaço público de circulação, no qual os acidentes de trânsito, ao invés de intrínsecos ao seu funcionamento, seriam decorrentes desses conflitos. Ainda, segundo Vasconcelos (op.cit.), urge pensar esta problemática a partir de uma Sociologia do Trânsito, buscando compreender as racionalidades presentes nas ações dos indivíduos quando estão no trânsito.

Considerando que as representações sociais se formam nas interações dos indivíduos com o meio, conformando um tipo de conhecimento que lhes permite agir nesse meio, o tema da educação para o trânsito ganha relevância, uma vez que implica em construir conhecimento sobre o que é o trânsito, como está organizado, como são os

espaços que o constituem e as formas de deslocamento seguro. No entanto, esta construção deve ser capaz de desafiar o cidadão a refletir sobre este tema, já que está intrinsecamente relacionado ao seu cotidiano.

Nesta perspectiva, uma educação para o trânsito crítica, capaz de problematizar a forma como está organizada a ocupação do espaço público, adquire um papel muito importante na promoção de um comportamento seguro e na escolha por um modo de deslocamento coletivo, que tenha como objetivo o desenvolvimento sustentável da cidade.

Todos formam o trânsito, conformando-o cotidianamente e sendo afetado por esse movimento, entrando em conflito ou negociando espaço, irritando-se ou comprazendo-se nessa interação. O trânsito afeta as pessoas, positiva ou negativamente, mas a reflexão sobre essa dimensão do agir humano tem se mostrado restrita e limitada. Por isso, o trânsito não pode ser visto apenas do ponto de vista da engenharia viária e de transporte, ou como um fenômeno que reflete o comportamento dos sujeitos individuais. As intervenções necessárias na área do planejamento viário, bem como na fiscalização do trânsito e na educação, necessitam estar norteadas por um olhar mais amplo sobre como as relações sociais estão se estabelecendo no uso do espaço público de circulação e qual o tipo de racionalidade que está imperando na comunicação entre os indivíduos. A forma como historicamente foi construído o espaço público das cidades, a maneira como as pessoas o ocupam, as relações que consciente e inconscientemente estabelecem, são questões relevantes que devem ser estudadas a partir de um enfoque mais amplo quando se pretende intervir nessas áreas.

Considerar as representações sociais dos pedestres sobre o trânsito pode contribuir no direcionamento dos conteúdos e das ações educativas nessa área. Primeiro, por trazer elementos e dados empíricos sobre o que pensam as pessoas quando interagem no espaço público. Segundo, porque a construção de novas racionalidades no uso deste espaço implica não apenas compreender o contexto do trânsito e como ele funciona, mas instigar a uma mudança nas representações sociais que os indivíduos constroem sobre ele.

Submetido em Março de 2009  
Aprovado em Maio de 2009



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALEXANDRE, Marcos. (2004), *Representação social: uma genealogia do conceito*. Revista Comum. V. 10, n.23. Rio de Janeiro: Faculdades Integradas Hélio Alonso.
- BOUFLEUER, José Pedro. (2001), *Pedagogia da Ação Comunicativa*. Ijuí: Editora Unijuí.
- BRINCO, Ricardo. (2005), *Transporte urbano e dependência do automóvel*. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística - RS.
- CARDOSO, Gilmar. (2005), *Relatório Síntese de Acidentes de Trânsito em Porto Alegre: 1988 a 2004*. Porto Alegre, Empresa Pública de Transporte e Circulação.
- CÍCERO, Antônio. (1995), *O mundo desde o fim*. Rio de Janeiro: Francisco Alves.
- DUHAU, Emílio. (2001), *Las metrópolis latinoamericanas en el siglo XXI: de la modernidad inconclusa a la crisis del espacio público*. Ano XV, n. 1, p. 41-68. Rio de Janeiro: Cadernos IPPUR.
- EPTC. (2001). *Os caminhos de Porto Alegre*. Porto Alegre: PMPA.
- FREITAG, Bárbara. (s.d) *Itinerários de Antígona*. A questão da moralidade. Papirus Editora.
- GIDDENS, Anthony. (1984), *Sociologia: uma breve porém crítica introdução*. Rio de Janeiro: Zahar.
- GOMES, Paulo César da Costa. (2002), *A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- HABERMAS, Jürgen. (1998) *Nuestro breve siglo*. [www.nexos.com.mx/internos/saladelectura](http://www.nexos.com.mx/internos/saladelectura), acessado em 25/07/2008.
- INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. (2003), *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras*: relatório executivo. Brasília: Ipea: ANTP.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES. (2003), *Cadernos Midades: Trânsito, questão de cidadania*. Governo Federal. Brasília: Ministério das Cidades, Ipea/Denatran/ANTO.
- \_\_\_\_\_. (2004), *Cadernos Midades: Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável*. Governo Federal. Brasília: Ministério das Cidades.
- NED, Ludd. (2004), *Apocalipse Motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil.
- RODRIGUES, Juciara. (2000), *500 anos de trânsito no Brasil: convite a uma viagem*. Curitiba: ABDETRAN.
- ROLNIK, Raquel. (s.d.), *O que é cidade*. São Paulo: Círculo do Livro, Volume 26.
- SÁVIO, Marco A. C. (2002), *A modernidade sobre rodas: tecnologia automotiva, cultura e sociedade*. São Paulo: EDUC.
- SERPA, Ângelo. (2007), *O espaço público na cidade contemporânea*. São Paulo: Contexto.
- VASCONCELLOS, Eduardo. (1998), *O que é trânsito*. 3ª edição. São Paulo: Brasiliense.
- WRIGHT, Charles Leslie. (s.d.), *O que é transporte urbano*. São Paulo: Círculo do Livro, Volume 26.